KOMUNIKATY INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO

ROK 1939 GOSPODARCZE ARCHIWUM MORSKIE (GAM) NR 7

ZMIANY POLITYCZNO-KOMUNIKACYJNE W ZAPLECZU PORTÓW POLSKIEGO OBSZARU CELNEGO

Akwizycję ładunków w zapleczu politycznym portów Gdyni i Gdańska uważać należy za dostatecznie wyzyskaną. Chociaż nasze porty jeszcze nie ustają w dalszym przyciąganiu towarów, to jednak nie należy się już spodziewać efektownego wzrostu obrotów portowych, które w ostatnich latach wykazują stabilizację, dochodząc do 4/5 ogółu obrotów polskiego handlu zagranicznego.

Tym niemniej istnieją dalsze możliwości przyciągania ładunków tranzytowych, które w odróżnieniu od ładunków polskiego zaplecza z reguły należą do wysokocennych ładunków drobnicowych, nie wykluczając towarów masowych (ruda). Polska dzięki swemu położeniu geograficznemu, dzięki położeniu na prastarym szlaku handlowym z południa na północ, od Morza Czarnego do Bałtyku, jest predestynowana do tego, by pośredniczyć w handlu między basenem bałkańskim i Bliskim Wschodem a krajami Europy północnej i zachodniej. Te warunki naturalne przy odpowiedniej polityce komunikacyjno-taryfowej pozwoliły Gdyni i Gdańskowi na zajęcie poważnej pozycji w stosunkach tranzytowych z dalszym zapleczem. Oczywiście nie obeszło się tutaj bez walki konkurencyjnej między portami p. o. c. z jednej strony, a portami niemieckimi, zwłaszcza Szczecinem i Hamburgiem, z drugiej strony, podobnie jak i z włoskim Triestem. W konkurencji tej porty p. o. c. dzięki swoim dogodnym warunkom oraz polityce taryf kolejowych odniosły poważne sukcesy. Szczególnie pokaźne wyniki, bo przekraczające 1 mil. ton, osiągnięto w grupie krajów środkowo-europejskich, składającej się z Czechosłowacji, Austrii, Węgier, mniejsze, bo sięgające ca. 150 tys. ton, w drugiej grupie — wschodnio-europejskiej, którą tworzą: Rumunia, Jugosławia i Bułgaria. Wyniki te, zwłaszcza w pierwszej z wymienionych grup, przekreślone zostały prawie w całości przez zmiany polityczne, jakie nastąpiły w Europie środkowej. Po włączeniu Austrii i Czech do niemieckiego systemu gospodarczego oraz komunikacyjnego, tranzyt portowy tej grupy krajów upadł prawie całkowicie, co tłumaczy się i tym, że przewozy czesko-słowackie stanowiły w niej 95%. Zmiany polityczne wywarły również pewien pośredni wpływ na tranzyt portowy drugiej grupy krajów, w której dominującą rolę gra znowu Rumunia. Jednakże tutaj istnieje szereg pozycji, które mogą przyczynić się do zrekompensowania utraconych ładunków czesko-słowackich. Należy tu przede wszystkim szybki rozwój połączeń komunikacyjnych, w czym dużą rolę posiadać będą: projektowany trajekt Polska—Szwecja i most na Dunaju pomiędzy brzegiem rumuńskim a bułgarskim. Ważne jest tutaj podniesienie atrakcyjności naszych portów przez ulepszenie i udogodnienie połączeń kolejowych, zwłaszcza przez nowo uzyskaną wspólną granicę polsko-węgierską jak i przez podniesienie sprawności samych portów. Pamiętać bowiem należy, że cena i dogodność techniczna transportu jest decydującą w wyborze drogi przewozowej.

Dalszym czynnikiem mogącym w sposób radykalny zmienić słaby obecnie ruch tranzytowy tej grupy krajów jest projektowany kanał Bałtyk—Morze Czarne przez Wisłę—San—Dniestr—Prut—Dunaj. Byłby on naturalnym konkurencyjnym przeciwstawieniem niemieckich połączeń kanałowych, zwłaszcza Ren—Men—Dunaj oraz Łaba—Odra—Dunaj. Projekty te, z których pierwszy realizuje się w szybkim tempie, zyskały po wspomnianych zmianach politycznych nowe bodźce. Dunaj bowiem został włączony automatycznie do niemieckiej sieci dróg wodnych i stanowi narzędzie penetracji gospodarczej Niemiec w Europie południowo-wschodniej i na Bliskim Wschodzie. Toteż szybka regulacja naszej głównej magistrali wodnej — Wisły, będącej podstawowym składnikiem przyszłego połączenia Bałtyk—Morze Czarne, winna być obecnie zagadnieniem najważniejszym w polskiej polityce komunikacyjnej. Uregulowana Wisła, połączona kanałem z Prutem i Dunajem, pozwoliłaby na stworzenie osi komunikacyjnej dla zwartego obszaru gospodarczego ciążącego ku Wiśle i wschodniej części Dunaju. Rozwiązałoby to również sprawę opłacalnych taryf dla z reguły nisko wartościowych ładunków, kierowanych przez porty p. o. c., gdyż obecne taryfy kolejowe, uwzględniając nawet znaczne możliwości kompensacyjne kolei, sprawy nie rozwiązują i powinny być uważane raczej za tymczasowe. Dopiero transport wodny rozwiązuje zagadnienie komunikacyjno-taryfowe w sposób naturalny i trwały. (GAM).

KRONIKA GOSPODARCZA

Anglia i Niemcy na rynkach bałtyckich. W handlu zagranicznym krajów bałtyckich Estonii, Łotwy i Litwy największy udział biorą dwa państwa: Anglia i Niemcy, przy czym Niemcy więcej im sprzedają, a Anglia więcej kupuje; wyjątek stanowi Litwa, do której przywóz z Anglii wynosił w 1938 r. 39,9% i jest większy od przywozu z Niemiec, stanowiącego 24,5%. Trzeba jednak zauważyć, że przywóz ten w 1936 r. z Niemiec wynosił tylko 9,3%, a z Anglii — 30,5%; widzimy tu więc bardzo szybkie tempo wzrostu przywozu z Niemiec, natomiast spadek przywozu z Anglii. Również i w wywozie litewskim do Niemiec nastąpił w tymże czasie silny wzrost z 10,8% do 26,8%, natomiast wywóz do Anglii spadł z 48,4% do 39,4%. Ważnym momentem w konkurencji angielsko-niemieckiej jest i to, że przywóz z Niemiec do krajów bałtyckich obejmuje cały szereg różnorodnych towarów, głównie gotowych, natomiast z Anglii przeważnie surowce i półfabrykaty. Jedynie angielskie tekstylia i węgiel zajmują pierwsze miejsce w przywozie bałtyckim, jednak i tu Niemcy zajmują następne miejsce.

W wywozie z krajów bałtyckich dominują cztery towary: drzewo, masło, len oraz świnie żywe i bekon. Głównym odbiorcą drzewa jest Anglia a następnie Niemcy. Wobec włączenia Kłajpedy do Rzeszy zwiększy się niewątpliwie wywóz litewskiego drzewa do Niemiec. Dla masła bałtyckiego Anglia jest znacznie pojemniejszym rynkiem niż Niemcy, które płacą zresztą wyższe ceny. Len bałtycki idzie przede wszystkim do Anglii, jednak w 1938 r. wywóz lnu z Litwy do Niemiec wynosił 13,3 mil. litów, gdy do Anglii tylko 12,5 mil. litów. Wywóz bekonów odbywa się prawie wyłącznie do Anglii, a świń żywych do Niemiec. Ogólnie biorąc stwierdzić należy, że bilans handlowy krajów bałtyckich z Anglią jest dla każdego z nich stale dodatni, natomiast w handlu z Niemcami saldo jest zmienne i wykazuje z roku na rok poważne różnice. (GAM).

Problem portów niemieckich. Czasopismo berlińskie *Der Vierjahresplan* omawiając zagadnienia portów niemieckich podkreśla, że do rozwoju, jaki wykazuje ostatnio Rotterdam, przyczyniły się transporty zaplecza niemieckiego, i uważa za nieodzowne wyciągnąć odpowiednie wnioski, ponieważ tranzytowe przewozy przez obce porty stanowią dla Niemiec poważny wydatek w dewizach. Czasopismo podaje w tym celu kilka uwag, w których wskazuje na konieczność powiększenia udziału bandery niemieckiej w flocie na Renie z 30% do 45%, tak jak to było przed wojną; dalej, jeżeli się okaże potrzeba korzystania z portów obcych, to o ile możności należałoby uskuteczniać przewozy za pomocą niemieckich statków, choćby nawet za cenę rozwiązania dotychczasowych porozumień z obcymi przedsiębiorstwami żeglugowymi. W końcu pismo wskazuje na doniosłą rolę, jaką odgrywają w tej sprawie drogi śródlądowe, jak kanał „Hansa", „Men—Dunaj" i inne, oraz na znaczenie dalszego rozwoju sieci kanałów. (GAM).

PRZEGLĄD BIBLIOGRAFICZNY

Łopieński Z., *Zasady polskiego rozrachunku* (Clearing z zagranicą). Nakładem Towarzystwa Pracy Społeczno-gospodarczej. Warszawa 1938. S. 144.

Autor wyjaśnia cały szereg pojęć z dziedziny rozrachunku, systemu i metod stosowanych w Polsce. Specjalnie zajmuje się rozrachunkiem towarowym, stanowiącym w bilansie płatniczym Polski najważniejszą pozycję. Pokrótce omawia też środki kontroli dewizowej krajów Europy. W zakończeniu rzuca kilka uwag na temat bliższej współpracy banków z instytucjami rozrachunkowymi, prawnego uregulowania kwestii spornych, umów clearingowych, które usprawniłyby i ułatwiły obrót międzynarodowy. Powołując się na prof. F. Młynarskiego wskazuje na możliwości rozwoju clearingu i uregulowania go za pomocą instytucji międzynarodowej, stworzonej przez kraje bloku złotego. Dodatki na końcu książki składają się z dekretów i rozporządzeń oraz tekstów układów, istniejących między Polską a krajami obcymi. Praca powyższa ma charakter encyklopedii polskiego clearingu.

Syrett W. W., ***Practice and Finance of Foreign Trade.*** Macmillan a. Co. Ltd. London 1938. S. VI+233.

Autor omawia szeroko na podstawie swojej praktyki elementy handlu zagranicznego, typy umów handlowych, prawa i obowiązki z nich wynikające dla obu stron, daje jasny i przejrzysty przegląd czynności, związanych z kupnem, sprzedażą i dostawą towarów w obrocie z zagranicą, sposobów zapłaty, warunków kredytowych, oraz udziału banków w wymianie międzynarodowej. Na tle dzisiejszych ożywionych stosunków handlowych książka daje obraz nowoczesnego aparatu kierującego międzynarodowym życiem gospodarczym.

Gdynia, 22 kwietnia 1939 r.

A. S. 1317-39